

Patent Abstracts of Japan

PUBLICATION NUMBER : 2003212173⁵¹
PUBLICATION DATE : 30-07-03

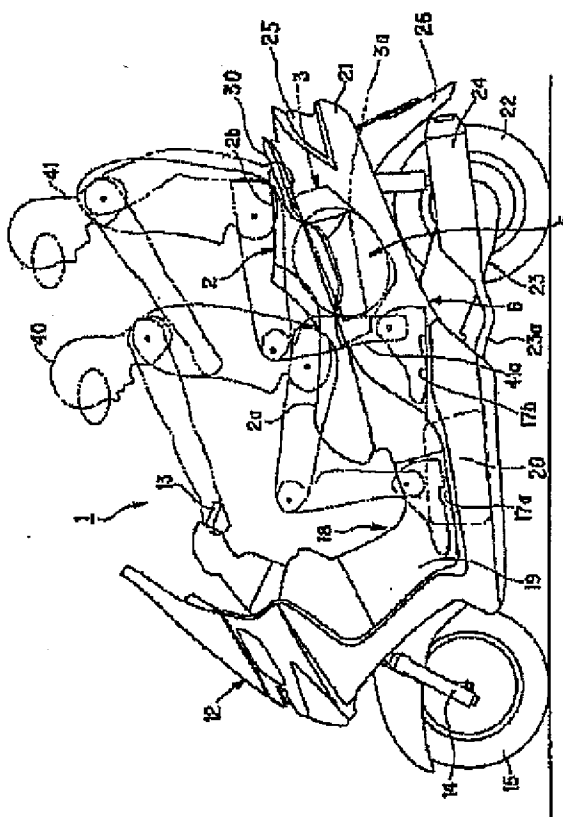
APPLICATION DATE : 25-01-02
APPLICATION NUMBER : 2002017385

APPLICANT : SUZUKI MOTOR CORP;

INVENTOR : FUKUYAMA KATSURA;

INT.CL. : B62J 7/08 B62J 1/28

TITLE : LOAD HOOKING DEVICE OF MOTORCYCLE



ABSTRACT : PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a load hooking device of a motorcycle formed in a simple structure and capable of surely a load without impairing attractiveness.

SOLUTION: A motorcycle 1 comprises a main seat 2a and a tandem seat 2b continuously arranged at the rear of the main seat 2a and pillion rider handles 30 extending along the longitudinal direction of the body and allowing to be held by an occupant which are installed on the right and left sides of the tandem seat 2b in the lateral direction of a body. The load 50 mounted at the rear part of the vehicle can be fixed with a load hooking hook 35. The pillion rider handles 30 comprise recessed grooves 31 of generally reverse U-shape in cross section, and are formed integrally with ribs 33 in the recessed grooves 31 as the slip prevention members for the load hooking hook 35.

COPYRIGHT: (C)2003,JPO

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2003-212173

(P2003-212173A)

(43) 公開日 平成15年7月30日 (2003.7.30)

(51) Int.Cl.⁷

識別記号

F I

テーマコード(参考)

B 6 2 J 7/08

B 6 2 J 7/08

A

1/28

1/28

C

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 5 頁)

(21) 出願番号 特願2002-17385(P2002-17385)

(22) 出願日 平成14年1月25日 (2002.1.25)

(71) 出願人 000002082

スズキ株式会社

静岡県浜松市高塚町300番地

(72) 発明者 内田 大輔

静岡県浜松市高塚町300番地 スズキ株式
会社内

(72) 発明者 福山 桂

静岡県浜松市高塚町300番地 スズキ株式
会社内

(74) 代理人 100112335

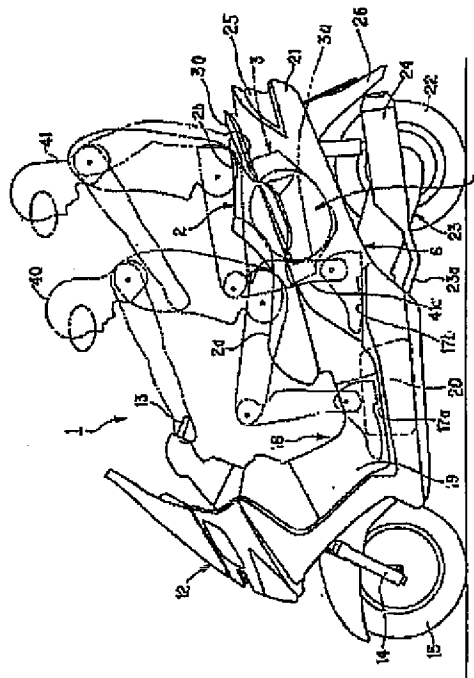
弁理士 藤本 英介 (外2名)

(54) 【発明の名称】 自動二輪車の荷掛け装置

(57) 【要約】

【課題】 簡単な構成で、しかも美感を損なうことなく荷物を確実に固定することができる自動二輪車の荷掛け装置を提供する。

【解決手段】 メインシート2aと、該メインシート2aの後方に連設したタンデムシート2bとを備え、且つタンデムシート2bの車体幅方向左右側方に、車体前後方向に沿って延在して同乗者が把持可能なピリオンライダハンドル30を備え、車両後部の搭載された荷物50を荷掛け用フック35で固定可能な自動二輪車1において、ピリオンライダハンドル30は、横断面が略逆U字形状の凹溝31が形成され、前記凹溝31内に荷掛け用フック35の滑り止め部材としてリップ33を一体に形成したものである。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 運転者用シートと、この運転者用シートの後方に連設した同乗者用シートとを備え、且つ前記同乗者用シートの車体幅方向左右側方の少なくとも一側方に、車体前後方向に沿って延在して同乗者が把持可能なハンドル部材を備え、車両後部に搭載された荷物を荷掛け用フックで固定可能な自動二輪車において、前記ハンドル部材は、横断面が略逆U字形状の凹溝が形成され、前記凹溝内に荷掛け用フックの滑り止め部材を一体に形成したことを特徴とする自動二輪車の荷掛け装置。

【請求項2】 前記滑り止め用部材として、前記凹溝内部を車体幅方向に横断するリブを形成したことを特徴とする請求項1に記載の自動二輪車の荷掛け装置。

【請求項3】 前記滑り止め用部材として、前記凹溝の車体幅方向外側側壁の内面に縦溝を形成したことを特徴とする請求項1に記載の自動二輪車の荷掛け装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、二人乗りが可能な自動二輪車の構造に関し、特に、自動二輪車の搭乗者が握るハンドルを利用した荷掛け装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】一般に、自動二輪車において車体に荷物を搭載する場合、シート後方に荷物を搭載し、荷掛け用フックを使用して荷物を固定するようにしている。そのため、車体側には、荷掛け用フックを固定するための固定装置が専用に設けられている。また、二人乗車が可能な自動二輪車においては、シート後方にピリオンライダ（同乗者）が乗車する際に把持するためのいわゆるピリオンライダハンドルが設けられている車両の場合、図10に示すように、ピリオンライダハンドル230の下側に荷掛け用フック（図示省略）を掛止するための荷掛け用フック掛止部233を突設して、該荷掛け用フック掛止部233に荷掛け用フックを引っ掛けて荷物を固定するようにしている。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、従来のように車体側に荷掛け用フックを固定するためには、荷掛け用フックを引っ掛けるための突起や固定装置を専用に設ける必要があり、コスト高の要因となっている。また、ピリオンライダハンドルが設けられた自動二輪車においては、荷掛け用フックを引っ掛けるための突起をピリオンライダハンドルに設ける必要があり、乗車に際して支障をきたしたり、外観上の美感を損なうという問題点があった。

【0004】本発明は、上記従来の問題点に鑑みてなされたものであり、簡単な構成で、しかも美感を損なうことなく荷物を確実に固定することができる自動二輪車の

荷掛け装置を提供することを目的とするものである。

【0005】

【課題を解決するための手段】本発明は、自動二輪車の荷掛け装置に係るものであって、運転者用シートと、この運転者用シートの後方に連設した同乗者用シートとを備え、且つ前記同乗者用シートの車体幅方向左右側方の少なくとも一側方に、車体前後方向に沿って延在して同乗者が把持可能なハンドル部材を備え、車両後部に搭載された荷物を荷掛け用フックで固定可能な自動二輪車において、前記ハンドル部材は、横断面が略逆U字形状の凹溝が形成され、前記凹溝内に荷掛け用フックの滑り止め部材を一体に形成したことを特徴とするものである。

【0006】また、前記滑り止め用部材として、前記凹溝内部を車体幅方向に横断するリブを形成することが好ましい。また、前記滑り止め用部材として、前記凹溝の車体幅方向外側側壁の内面に縦溝を形成することが好ましい。

【0007】

【発明の実施の形態】以下、本発明の実施の形態を、図面を参照して詳細に説明する。図1～図7は発明を実施する形態の一例であって、図1は本発明の実施形態に係る自動二輪車の荷掛け装置が採用された自動二輪車の全体構成を示す側面図、図2は前記自動二輪車の車両後部の構成を示す部分側面図、図3は前記荷掛け装置を構成するピリオンライダハンドルと荷掛け用フックの掛止状態を示す説明図、図4は前記ピリオンライダハンドルの全体構成を示す側面図、図5は図4のA-A断面矢視図、図6は図4のB-B断面矢視図、図7は図4のC-C断面矢視図である。図中、同一符号を付した部分は同一物を表わしており、基本的な構成は従来技術と同様である。

【0008】本実施形態は、図1に示すように、本発明に係る荷掛け装置が採用された2人乗り用の大型のスクータ型自動二輪車1であって、上方へ開閉可能なシート2と、該シート2の下方に、該シート2によって上部開口3aが開閉されてヘルメット5が収納可能な収納ボックス3を備え、前記収納ボックス3の周囲をフレームカバー6で囲ったスクータ型自動二輪車1である。

【0009】車体前部12には、フレーム（図示省略）によってハンドルバー13が保持されると共に、ハンドルバー13の下方に連結されるフロントフォーク14に前輪15が回動自在に保持されている。また、前記車体前部12より後方にはシート2が保持されており、この車体前部12からシート2に至る間には、前記シート2に搭乗したフロントライダ40が両足を置くことができる車両進行方向に対して左右一対の板状を成すフットボード17aと、このフットボード17aの間で上方へと立ち上がるセンターコンソール18とによってフロア部19が形成されている。前記フットボード17aの後方には、クンデムライダ41用のフットボード17bが前

記フットボード17aよりも一段高い位置に設けられている。

【0010】前記フロア部19の下側には、燃料タンク20が配置されている。また、前記フロア部19の後方には、車体の後部を覆う後部カバー21が設けられており、その下方には、後輪22がユニットスイング型エンジン23によって上下に揺動自在に支持されている。また、前記後部カバー21の後端部には尾灯25が設けられるとともに、該後端部の下部には後輪22の上部から後方にかけて覆うリヤフェンダ26が設けられている。前記ユニットスイング型エンジン23は4サイクルエンジンを搭載したもので、そのエンジンの排気ポート（図示省略）に接続される排気通路23aが該エンジンに沿って後方に延設され、その後端部にはマフラー24が後部カバー21の下方の後輪22付近で連結されている。

【0011】前記シート2は、車体の略中央にメインシート2aを備え、その後方で一段高い位置にタンデムシート2bを備えたダブルシートであり、メインシート2a後方よりタンデムシート2bにかけて平面視で略平行形成されている。前記タンデムシート2bの下方には収納ボックス3が車体に設けられており、該シート2が蓋の役割を担っている。

【0012】前記タンデムシート2bの後方で且つ前記タンデムシート2bの車体幅方向左右の両側方には、タンデムライダ41が把持するためのハンドル部材としてビリオンライダハンドル30が設けられている。前記ビリオンライダハンドル30は、図2に示すように、車体前後方向に沿って延在され、また、図3～図6に示すように、下方に向かい開口した、横断面で略逆U字形状を呈する凹溝31が形成されている。

【0013】また、前記ビリオンライダハンドル30の下部には、車両後部に構成される車体フレーム27に該ビリオンライダハンドル30を固定するための取付け部32が形成されている。前記車体フレーム27の後端上部には、ビリオンライダハンドル取付けブラケット28が設けられ、該ビリオンライダハンドル取付けブラケット28の上部に前記取付け部32を配置して締付ボルト（図示省略）により固定するようにされている。

【0014】前記凹溝31内には、図3、図4、図7に示すように、荷掛け用フック35の滑り止め部材として、該凹溝31内にリブ33が一体的に形成されている。前記リブ33は、凹溝31内の前方寄りの位置で、該凹溝内を車体幅方向に横断するように形成されている。

【0015】次に、本実施形態の作用について図面を参照して説明する。自動二輪車1に荷物50を搭載する場合、図2、図7に示すように、タンデムシート2bの上に荷物50を搭載して、荷掛け用フック35を荷物50に回し掛け、該荷掛け用フック35の両端のフック部36を夫々左右側方に設けられたビリオンライダハンドル

30に引っ掛ける。こうして、荷物50はタンデムシート2b上で荷掛け用フック35により固定される。

【0016】このとき、前記フック部36は、図7に示すように、ビリオンライダハンドル30の凹溝31に形成されたリブ33より前側に掛止させる。こうすることで、リブ33の後方にビリオンライダが把持するスペースを確保することができる。

【0017】また、運転時の発進/停止や走行時の荷物の慣性により、荷物50が車両後方に移動した場合、図7に示すように、荷掛け用フック35は後方に移動しようとするが、フック部36がリブ33により移動を防止することができる。

【0018】以上のように構成したので、本実施形態のビリオンライダハンドル30によれば、シート2上で荷物50が移動することなく、確実に固定することができる。また、本実施形態は、荷掛け用フック35の滑り止め部材として、ビリオンライダハンドル30の凹溝31内にリブ33を形成したので、荷掛け用フック35の係止部をビリオンライダハンドルの外側に突設させることなく構成できる。したがって、外観を損なうことなく、しかも、ビリオンライダが突起物などに妨げられることなく確実にビリオンライダハンドル30を把持することができる。さらに、前記リブ33は、ビリオンライダハンドル30の凹溝31の補強材としても効果があり、ビリオンライダハンドル30の強度の向上を図ることができる。

【0019】また、本実施形態は、前記リブ33をビリオンライダハンドル30の前方寄りに形成したので、リブ33の後方にビリオンライダが把持するスペースを確実に確保することができる。

【0020】尚、本発明の自動二輪車の荷掛け装置は、上述の図示例にのみ限定されるのではなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲内において種々変更を加え得ることは勿論である。例えば、本実施形態の変形例として、図8、図9に示すように、荷掛け用フックの滑り止め部材として、ビリオンライダハンドル130に形成された凹溝131の車体幅方向外側側壁に沿って、その内面の下端縁130aから上方に向かい、少なくとも荷掛け用フック35のフック部36が掛止可能な範囲で縦溝134を形成したものであっても良い。

【0021】変形例によれば、簡単な構造で一体的に滑り止め部を形成することができる。また、前述した実施形態のリブ33と同様に、ビリオンライダハンドルの外側に係止部を突設させることなく構成できるので、外観を損なうことなく、しかも、ビリオンライダが突起物などに妨げられることなく確実にビリオンライダハンドル30を把持することができる。

【0022】

【発明の効果】以上、説明したように本発明の請求項1～3に記載の自動二輪車の荷掛け装置によれば、簡単な

構成で、しかも美感を損なうことなく荷物を確実に固定することができるという優れた効果を奏し得る。詳しくは、本発明によれば、運転者用シートと同乗者用シートとを備え、且つ前記同乗者用シートの車体幅方向左右側方の少なくとも一側方に同乗者が把持可能なハンドル部材を備え、車両後部に搭載された荷物を荷掛け用フックで固定可能な自動二輪車において、前記ハンドル部材に、横断面が略逆U字形状の凹溝が形成し、前記凹溝内に荷掛け用フックの滑り止め部材を一体に形成することで、荷掛け用フックをずれることなく固定することができる。

【0023】また、本発明によれば、荷掛け用フックの滑り止め部材として、ハンドル部材に形成された凹溝内部を車体幅方向に横断するリブを形成することで、ハンドル部材の強度の向上を図ることができる。しかも、リブが内側に形成されているので、外観を損なうことなく、突起等を設ける必要がないため安全性が高いハンドル部材を提供できる。

【0024】また、本発明によれば、荷掛け用フックの滑り止め部材として、ハンドル部材に形成された凹溝の車体幅方向外側側壁の内面に縦溝を形成することで、ハンドル部材の外側に掛止部等を突設することなく、その縦溝にフック部を掛止することができるので、外観を損なうことなく、突起等を設ける必要がないため安全性が高いハンドル部材を提供できる。以上のような優れた効果を奏する。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の実施形態に係る自動二輪車の荷掛け装置が採用された自動二輪車の全体構成を示す側面図である。

【図2】前記自動二輪車の車両後部の構成を示す部分側面図である。

【図3】前記荷掛け装置を構成するピリオンライダハンドルと荷掛け用フックの掛止状態を示す説明図である。

【図4】前記ピリオンライダハンドルの全体構成を示す側面図である。

【図5】図4のA-A断面矢視図である。

【図6】図4のB-B断面矢視図である。

【図7】図4のC-C断面矢視図である。

【図8】本実施形態に係るピリオンライダハンドルの変形例の全体構成を示す側面図である。

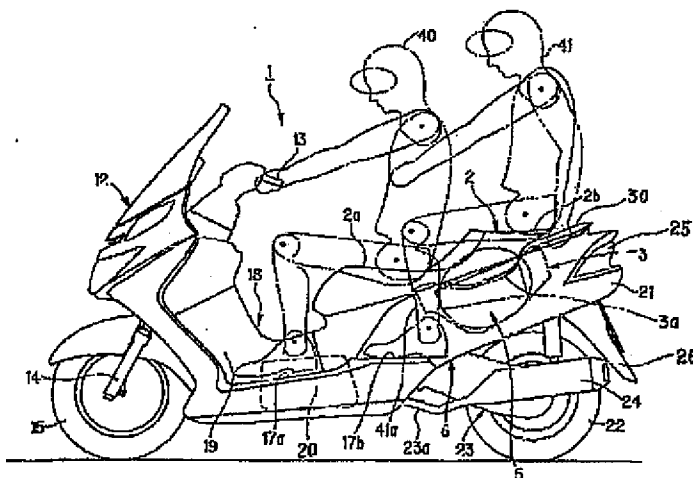
【図9】図8のD-D断面矢視図である。

【図10】従来のピリオンライダハンドルの全体構成を示す側面図である。

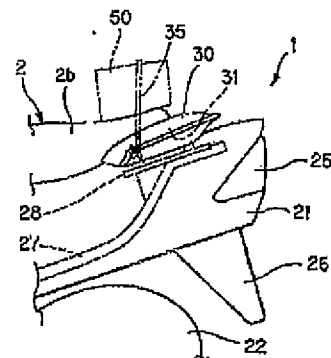
【符号の説明】

- 1 スクータ型自動二輪車
- 2 シート
- 2a メインシート
- 2b タンデムシート
- 26 リヤフェンダ
- 27 車体フレーム
- 28 ブラケット
- 30、130 ピリオンライダハンドル
- 31、131 凹溝
- 32 取付け部
- 33 リブ
- 35 荷掛け用フック
- 36 フック部
- 40 フロントライダ
- 41 タンデムライダ
- 50 荷物
- 130a 下端縁
- 134 縦溝

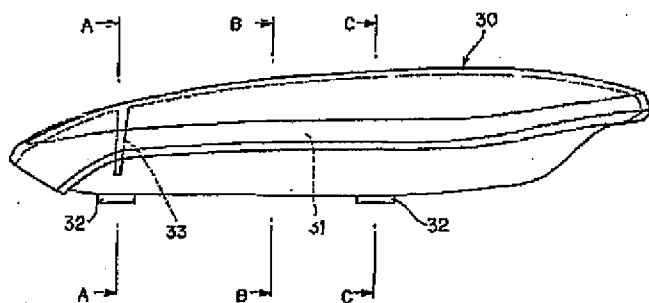
【図1】



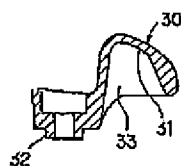
【図2】



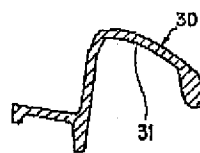
【図3】



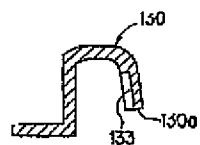
【図4】



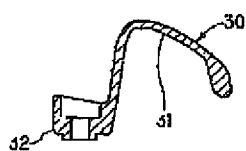
【図5】



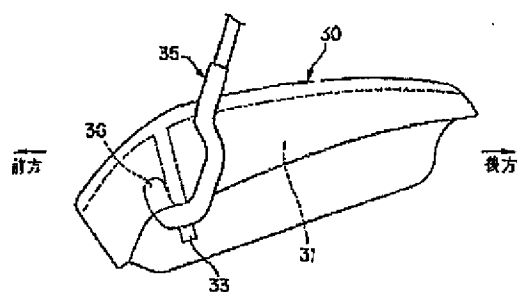
【図9】



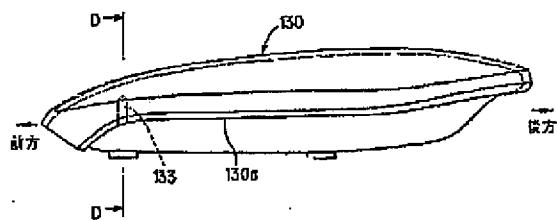
【図6】



【図7】



【図8】



【図10】

